

Nr 316.

Av herr **Ericsson, Carl Eric**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändring i lagen den 29 juni 1945 (nr 420) om semester, m. m.

I proposition nr 221 har Kungl. Maj:t för riksdagen framlagt förslag till lag angående ändring i lagen den 29 juni 1945 om semester, m. m. Propositionen, som i stort bygger på 1942 års semesterkommittés betänkande, upptager bl. a. förslag till bestämmelser om utsträckt rätt till semester för dels arbetstagare under 18 år och dels vissa arbetstagare med särskilt pressande eller hälsofarligt arbete.

Även om helt allmänt kan sägas, att bestämmelserna, därest de komma att genomföras, lägga mycket stora ekonomiska bördor på näringslivet i gemen samt måhända medföra en generell produktionsminskning, vilket med hänsyn till nuvarande förhållanden ute i världen skulle vara olyckligt, synes likväl en särskild gren av näringslivet, nämligen sjöfarten, drabbas ytterst hårt av förslaget. Visserligen ha representanter för sjöfarten genom Sveriges redarförening lämnats tillfälle att framföra sina speciella synpunkter på kommitténs betänkande, men Kungl. Maj:t torde icke kunna sägas hava tillbörligt beaktat dessa, som helt kort avfärdats utan någon närmare motivering. Det är därför nödvändigt att låta även riksdagen pröva de synpunkter på förslaget, som för sjöfartens del här närmare komma att utvecklas.

Vad till en början beträffar de föreslagna bestämmelserna om en avsevärt längre semester för de yngre arbetstagarna äro dessa ägnade att väcka starka betänkligheter. Den omständigheten, att dylika arbetstagare oftare byta anställning än de äldre, vilket är särskilt vanligt inom sjöfarten, samt att de oftast icke utföra något tyngre eller ansvarsfullare arbete, har av Kungl. Maj:t lämnats helt åsido. Därigenom har frångåtts den hittills allmänt vedertagna principen, att ju längre en arbetstagare varit anställd och ju större och ansvarsfullare uppgifter, som ålagts denne, desto bättre förmåner böra komma vederbörande till godo. Ett genomförande av förslaget i denna del skulle säkerligen väcka misstämning och slitningar på arbetsmarknaden samt dessutom medföra, att den yngre arbetskraften skulle komma i efterhand vid nyanställningar. En relativt stor del av sjöfolket rekryteras ju vid unga år närmast såsom lärlingar och få därefter under någon tid skaffa sig utbildning i yrket.

Under denna utbildningstid få de givetvis endast utföra lättare och mindre kvalificerade sysslor, vilka på intet sätt kunna sägas motivera eller berättiga till längre semester för dem än för annan personal. Det är långt ifrån osannolikt, att åldersgränsen vid nyanställningar inom handelsflottan därigenom kommer att i allt större utsträckning höjas till förfång för den praktiksökande ungdomen. Kommittén har i förbigående berört detta förhållande men avfärdat detsamma med att »någon fara för att arbetsgivarna vid utökad semester för ungdomen skulle använda yngre arbetskraft i minskad omfattning torde icke föreligga.» Detta torde dock vara att alltför lättvindigt förbigå denna allvarliga fråga, som icke minst ungdomen måste vara synnerligen intresserad av.

Vad därefter angår förslaget i vad det avser förlängd semester för vissa arbetstagare med särskilt pressande eller hälsofarligt arbete har till denna kategori bl. a. hänförts personal, som utfört arbete, förlagt så att minst fyra timmar av arbetstiden för dygn infallit mellan kl. 22.00 och kl. 6.00. Därigenom kommer samtlig däck- och maskinpersonal å fartyg, som befinner sig till sjöss minst 16 dygn i månaden, att bli kvalificerade för den längre semestern. Antalet fartyg med sjötjänstgöring av denna längd i månaden är mycket stort, varför det kommer att röra sig om en betydande personalstyrka, som sålunda skulle äga rätt till längre semester. Av förklarliga skäl är det omöjligt att omlägga arbetet till sjöss, så att detsamma icke bedrivs i skift. Då ett fartyg är till sjöss, måste däck- och maskinpersonalen ständigt vara indelad i sedvanliga vakter, d. v. s. arbetet måste pågå dygnet runt. Den tjänstgöring nattetid, som förekommer ombord å fartyg till sjöss, utgöres av för fartygets framdrivande, manövrering eller navigering erforderliga sysslor på däck eller i maskin. Det må f. ö. i detta sammanhang framhållas, att ett 4-timmars nattskift ombord på ett fartyg till sjöss t. ex. för en matros är indelad i tre perioder, en med tjänstgöring som rorsman, en vid utkiken och den sista i beredskap. Ett 4-timmars nattskift å sjön innebär således ej oavbrutet arbete. Vid hamnliggande kan ev. nattarbete i huvudsak endast förekomma beträffande vakthållning.

Ett nattskift för sjömän kan således icke i annat än rena undantagsfall likställas med sådan tjänstgöring t. ex. inom industrien, varför det ej kan anses vara av den karaktär, att detsamma skulle kunna kvalificera till en längre semester på sätt som nu är föreslaget.

Överhuvud taget måste sjöfartens semesterproblem ses ur en helt annan synvinkel än det övriga näringslivets. Denna fråga ligger helt annorlunda till för sjöfolk än för i land anställda, främst kanske på grund därav att semester i egentlig mening icke förekommer för det övervägande antalet sjömän, d. v. s. manskapet, utan här kan det endast bli tal om semesterersättning. De medicinska och socialhygieniska synpunkter, som eljest motivera en semesterrätt, kunna i regel icke göras gällande beträffande sjömän på grund av de vanligen kortvariga anställningarna. Det allmänna behovet av en viss vila för sjömännen efter en tjänstgöring tillfredsställes genom avmönstring och en mer eller

mindre kortvarig tid på landbacken före ny mönstring. I realiteten blir således semesterproblemet för sjömännen endast en fråga om förhöjd lön under arbetstiden. På grund därav synes denna icke böra lösas lagstiftningsvägen utan i stället genom fria löneförhandlingar mellan parterna.

Vidare står sjöfartsnäringen i särklass, när det gäller kostnaderna för semester, i det att dessa bliva betydligt större för sjöfarten än för industrien. En fabriksägare kan t. ex. bevilja samtliga anställda semester på samma tid, därvid driften vid fabriken tillfälligtvis nedlägges. På motsvarande sätt kan man av naturliga skäl icke förfara inom sjöfarten för den del av de anställda, som har rätt att taga ut semester i vila. När det gäller kontor och affärer och även vissa industrier, kunna vidare de anställda beviljas semester i viss ordning, varvid den för tillfället lediga personalens arbete uppdelas på de kvarvarande. Ett sådant förfaringssätt kan emellertid icke komma till användning inom sjöfarten, där på grund av arbetstids- och bemanningsföreskrifter städse erfordras ett visst antal ombordanställda.

Slutligen måste framhållas, att varken Kungl. Maj:t eller semesterkommittén närmare ingått på konsekvenserna av förslaget för sjöfartens vidkommande; detta synes desto mera betänkligt, som man ständigt måste vara på det klara med sjöfartens internationella karaktär. Varje ny påлага på den svenska sjöfarten, som icke samtidigt också drabbar konkurrentländerna, nedsätter kännbart dess förmåga att hävda sig i den internationella konkurrensen. I förslaget synes man vidare helt ha förbisett de sedan många år tillbaka synliga strävandena att genomföra internationella föreskrifter på sjöfartens område när det gäller de ombordanställdas förmåner. Under november månad 1945 avhölls i Köpenhamn en förberedande teknisk sjöfartskonferens på föranstaltande av Internationella arbetsbyrån, varvid även semesterfrågan behandlades. Vid denna konferens förordade de svenska regeringsrepresentanterna bl. a. ett förslag till internationella föreskrifter om semester för sjöfolk, där ingen annan differentiering av semesterns längd förekom än när det gällde befäl kontra manskap. I detta sammanhang bör till sist påpekas, att frågan om sjöfolkets anställningsförhållanden skall bliva föremål för internationell behandling vid konferens i Seattle i juni månad i år. Resultatet av denna konferens bör i första hand avvaktas, innan några nya bestämmelser för den svenska sjöfartens anställningsförhållanden genomförs. Det torde icke föreligga någon anledning för Sverige att isolerat införa längre gående bestämmelser i dessa avseenden än vad som genomföres internationellt. I varje fall är det av synnerlig vikt, att den svenska sjöfarten icke ålägges större utgifter för sina anställdas förmåner än som motsvaras av vad som förekommer i andra sjöfartsidkande nationer.

På grund av vad sålunda anförts bör den svenska sjöfarten för närvarande undantagas, när det gäller arbetstagares semesterrätt eller rätt till semesterersättning, från de i propositionen föreslagna bestämmelserna i avvaktan på närmare utredning, främst om den internationella reglering därom, som kan komma att under den närmaste tiden genomförs.

Därför hemställes,

att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 221 måtte besluta tills vidare undantaga sjöfartsnäringen från den föreslagna nya lagstiftningens tillämpningsområde, samt

att vederbörande utskott måtte låta utarbeta därför erforderlig författningstext.

Stockholm den 30 april 1946.

Carl Eric Ericsson.